

Recensioner

Sankt Brendans sjöfärd - översättning, Göran Fäldt; inledning, Per Beskow (Skellefteå: Artos, 2014), 130 s, inb, ill.

Anmäld av Mats Kero

Sankt Brendan var något av en medeltida bestseller, skriver religionshistorikern Per Beskow i sin inledning till denna första svenska utgåva av den berömda helgonlegenden. Den ursprungliga texten skrevs på latin (*Navigatio Sancti Brendani Abbatis*) av en irländsk munk, sannolikt omkring år 800 och alltså ett par århundraden efter huvudpersonens död. Den spreds även på ett flertal folkspråk under medeltiden, bl.a. på fornnordiska skriven i Norge eller Island. Föreliggande version baseras på en engelsk översättning av den textkritiska latinska utgåvan från 1959. Den engelska översättningen och representativa versioner av texten på andra folkspråk, däribland den fornnordiska, finns tillgänglig i Barron & Burgess (2002), *The Voyage of St. Brendan – Representative Versions of the Legend*.

Vem var då denne Sankt Brendan? Såvitt kunnat fastställas var han född omkring år 485 i provinsen Munster på sydvästra Irland och han blev känd för att ha grundat flera kloster. Den tidigmedeltida klosterrörelsen var stark på Irland och liksom de tidiga ökenfäderna tog sin tillflykt till ensliga platser i den egyptiska öknen, sökte sig irländska munkar till avlägsna öar

Mats Kero är fil.lic i ekonomisk historia, f.d. sjökaptan och tidigare redaktör för Forum navale.

längs Irlands och Skottlands kuster. Dessa irländska munkar var arvtagare till en rik maritim kultur där den traditionella skinnklädda båten försedd med segel, *curragh*, spelade en central roll. Av allt att döma företog Sankt Brendan åtskilliga sjöfärder i sådana farkoster till dessa kloster och eremitbosättningar. Sankt Brendan levde till hög ålder, troligen till år 577, enligt Beskow, medan Barron & Burgess slår fast år 575 som ett tämligen säkert dödsår.

I korthet handlar *Sankt Brendans sjöfärd* om hur Brendan tillsammans med 14 klosterbröder seglar iväg för att söka efter "De heligas utlovade land". De tar sig genom olika faror från den ena ön till den andra, möter sjöodjur men även grönskande öar, och når till sist det utlovade landet efter sju år varefter de återvänder hem. Det är egentligen ingen upptäcktsfärd då de överallt möter människor som känner till dem, förser dem med mat och dryck och visar vägen. Hela tiden håller Brendan "sin fasta men milda hand över de andra" och visar hur de ska förhålla sig i alla situationer, för att citera Beskow. Boken kan alltså läsas både som äventyrsberättelse och för andlig uppbyggelse. Den har också många paralleller med andra medeltida irländska berättelser om dramatiska sjöresor, s.k. *immrama*.

Legenden om Sankt Brendan återspeglar den medeltida europeiska världsbilden. I de medeltida symboliska världskartorna uppfattade man den bebodda världen som en sammanhängande landmassa omsluten i en cirkel av en ocean. Vad som fanns bortom oceanen var okänt och antogs inte sällan, i likhet med olika förkristna mytologier, vara platsen för en övernaturlig andra värld – därav sökandet efter "De heligas utlovade land" bortom havet. Denna världsbild förlorade naturligtvis sin aktualitet, om den inte gjort det redan tidigare, med Columbus färder över Atlanten, konstaterar Beskow.

Ur kartografi- och sjöhistorisk synvinkel finns här en del att tillägga. Under medeltiden hade legenden om Sankt Brendan inspirerat kartograferna till fantasifulle placeringar av "De heligas utlovade land" - som nu blev Sankt Brendans ö - ute i Atlanten. Men ännu långt därefter behöll denna imaginära ö greppet över kartografernas fantasi, underhållen av dunkla och fantasifulle rapporter om siktade okända öar. Faktiskt lever namnet kvar i form av St. Brandon i Indiska oceanen, där det dök upp på portugisiska kartor under 1500-talet. St. Brandon används fortfarande som populärt

namn på samlingen av rev och små öar norr om Mauritius, vilka annars kallas Cargados Carajos (se A. Cortesão [1969] *History of Portuguese Cartography*). Legendan om Sankt Brendan användes även politiskt under 1500-talet. Då Sankt Brendan kom att ses som en pionjär bland upptäcktsfararna i Atlanten kunde han användas för att stödja engelska anspråk på landområden i väster. Detta gjordes också av John Dee som var en av Tudor-Englands lärdaste män och rådgivare till hovet och de nystartade handelskompanierna under andra hälften av 1500-talet (se *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* 2007).

Därmed kommer vi in på frågan huruvida Sankt Brendan eller någon annan irländsk sjöfarare kan ha föregått vikingarna i färder till Grönland och Amerika. Den brittiske författaren och äventyraren Tim Severin genomförde på 1970-talet ett par seglatser över Atlanten i en skinnbåt av irländsk typ i syfte att bevisa att så är möjligt. Severins tolkning av Sankt Brendans seglingsrutt, liksom de strapatser hans nutida efterföljare hade på sin färd, är skildrade i *Brendans resa – Med oxhudsbåt i munken Brendans kölvatten* (1978). Scenariot är här att Brendan seglade från västra Irland i en båge norröver via Hebriderna, Färöarna och Island, innan han fortsatte åt väster till Newfoundland och eventuellt ännu längre. Sankt Brendan skulle alltså ha seglat till Amerika över 400 år innan vikingarna.

Beskow diskuterar kort Tim Severins hypoteser. Tolkningen att de första irländska färderna gick i den båge som Severin beskriver är säkert riktig och olika iakttagelser i berättelsen kan tolkas i ett geografiskt sammanhang som pekar på t.ex. Färöarna, Island och att man stött på isberg. Att irländska sjöfarare nådde Island före berättelsens tillkomst omkring år 800 finner han troligt. Men Beskow menar att Severin inte skiljer på den historiske Brendan och legendens sjöfarare; att förlägga hela resan till 500-talet är för tidigt för att vara sannolikt. Detta är väl i linje med hur kände brittiske sjöhistorikern G.J. Marcus behandlar frågan i *The Conquest of the North Atlantic* (1980). Irländska eremiter anses ha bosatt sig på Färöarna omkring år 700 och det är väl belagt att irländska munkar seglade till Island år 795. Beskow tar inte ställning till huruvida senare irländska sjöfarare än Sankt Brendan kan ha seglat till Grönland eller ännu längre bort. För Marcus står det emellertid klart att det ligger inom möjligheternas ram, även om det saknas bevis för att så är fallet. Likaså att vikingarna kan tänkas ha fått

information om seglingsrutten till Färöarna och Island av irländarna. Hur som helst är berättelsen om Sankt Brendans sjöfärd ett vittnesbörd om att djärva sjöfärder i Nordatlanten företogs redan före vikingarnas seglatser, fast kunskaperna om dessa och den maritima kultur som utgjorde deras grundval är långt mindre än beträffande skandinaverna.

Om Beskow i sin inledning, som antytts ovan, är något kortfattad i sin översikt av Sankt Brendan-legendens sjöhistoriska betydelse, får läsaren i gengäld en exposé över dess litterära betydelse som inspirationskälla till även moderna verk. Legendan anses t.ex. ha influerat författare av fantasylitteratur som J.R.R. Tolkien och C. S. Lewis. Det är tacksamt att denna klassiska sjöberättelse nu finns i en lättillgänglig och auktoritativ svensk översättning.

Colin Heywood, *Ottomanica and Meta-Ottomanica: Studies in and around Ottoman History, 13th-18th centuries* (Istanbul: The Isis Press, Analecta Isisiana, 2013). 296 s, hft, ill, faksimiler.

Colin Heywood, *The Ottoman World, the Mediterranean and North Africa, 1660-1760* (Farnham: Ashgate Variorum, 2013). x, 312 s, inb, ill, faksimiler.

Colin Heywood, *Writing Ottoman History: Documents and Interpretations* (Aldershot: Ashgate Variorum, 2002). xiv, 356 s, inb, ill, faksimiler.

Anmälda av Gustaf Fryksén

Intresset för osmansk historia har vuxit under det senaste decenniet inom internationell akademisk forskning. Vanligtvis används beteckningen osmanska studier (eng. *Ottoman studies*) för det tvärvetenskapliga ämnet, som inkluderar historia, språk och andra aspekter av det Osmanska riket. I takt med att ämnet vuxit, från att endast finnas på en handfull universitet i världen till att

Gustaf Fryksén är forskare vid Historiska Institutionen, Lunds universitet.

bli ett alltmer etablerat inslag i kurskataloger världen över, har produktionen av ny vetenskaplig och populärhistorisk litteratur ökat markant. Kunskap som tidigare varit förbehållen ett mindre antal specialister och orientalister, ventileras nu vid en allt större mängd internationellt orienterade tidskrifter, sällskap och konferenser med osmanska teman.¹ Anmärkningsvärt nog har det märkts lite av denna intresseökning i Sverige.²

Forskning som omfattar förbindelserna mellan den osmanska världen och dess omgivning, inklusive Nordeuropa, har inom osmanska studier utvecklat på flera sätt. Ett naturligt perspektiv för att studera sådana interaktioner är det maritimhistoriska. I tre samlingsvolymerna har maritimhistorikern och osmanisten Colin Heywood samlat 44 artiklar ur sin vetenskapliga produktion. De tre samlingarna, den första utgiven 2002 och de två senare 2013, fungerar sammanfattande för hans forskargärning. Heywood har hittills inte publicerat en större monografi, även om sådana är under utarbetning, men han har kontinuerligt lämnat flera vetenskapliga bidrag i artikelform inom ramen för ett par sammanhängande teman.³ Flera av artiklarna är i sin ursprungspublicering av olika skäl svårtillgängliga. Det är därför positivt att de ges ut på nytt i samlingsvolymerna, inte minst för nya läsare. Prismässigt ligger dock Ashgates publikationer högt, vilket i sin tur försvårar tillgängligheten.

Colin Heywood disputerade år 1970 vid School of Oriental and African Studies (SOAS), University of London, på en avhandling om engelsk dip-

¹ För en historiografisk genomgång av ämnet, se exempelvis Virginia H. Aksan, "What's Up in Ottoman Studies?", *Journal of the Ottoman and Turkish Studies Association* 2014, 1:1-2, s. 3-21.

² Ändå är det värt att påpeka att äldre svenska orientalister och lingvister, exempelvis K. V. Zetterstéen, Carl Johan Tornberg, Walther Björkman, Helge Almqvist och Gunnar Jarring, ännu idag används i forskningen utomlands och värdesätts högt bland osmanister.

³ Den intresserade bör inom de närmaste åren hålla utkik efter kommande publiceringar om det osmanska kurirsystemet (ulak hükmü), en konferenspublikation om Stora turkiska kriget och freden vid Karlowitz 1699, en källpublikation rörande levantenfararen John Looker och dennes dagbok 1696-1698, samt korsarer i Egeiska havet och en paleografiskt inriktad artikel om turkiska 1600-talsdokument i brittiska National Archives.

lomati under Stora turkiska kriget 1683-1699.⁴ Heywood betraktar sig först och främst som historiker. Inriktningen mot osmansk historia kom framför allt genom inflytande från den österrikisk-engelske historikern och orientalisterna Paul Wittek (1894-1978) och handledaren för doktorsavhandlingen, V. J. Parry. Genom Parry och grundstudierna på 1950-talet introducerades han till Braudels forskning om Medelhavet. Detta blev en brygga mellan osmansk landbaserad historia, paleografi och det intresse för sjöfart som präglat honom sedan uppväxten i den maritima miljön i Hull, vilket också förklarar hans forskningsintressen.

Heywood har även varit redaktör och medredaktör för ett antal antologier, där flera av föreliggande artiklar ingår. Tillsammans med Maria Fusaro och Mohammed-Salah Omri gav han ut *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy* (2010), som lyckades väl med syftet att tillgängliggöra tidigmodern maritim historia och synliggöra Medelhavshistorikern Fernand Braudels "maritima eftermäle", lagom till 60-årsjubileet av första tryckningen av Braudels banbrytande Medelhavssyntes. En annan historiker av betydelse som Heywood ägnat uppmärksamhet är SOAS-föregångaren Wittek. I antologin *The Rise of the Ottoman Empire: Studies in the History of Turkey, thirteenth-fifteenth centuries* (2012) har Heywood låtit återtrycka Witteks berömda föreläsningar och andra arbeten tillsammans med en ny kontextualisering. Viktigast av dem är den s.k. gazi-tesen, en förklaringsmodell för det tidiga Osmanska rikets framväxt, som senare kom att kritiserats. Nyligen har Heywood ägnat sig åt problematiken som rör fisk- och spannmålshandeln i Nordatlanten respektive Medelhavet under 1600-talet, där även det osmanska Medelhavet inkluderas i analysen.⁵

⁴ Colin Heywood (född 1938), inte att förväxla med barndomshistorikern med samma namn, har undervisat vid en rad amerikanska universitet, men återvände till SOAS 1974 där han stannade till sin pensionering 1999. Idag är han verksam som Honorary Research Fellow vid Maritime Historical Studies Centre vid universitetet i Hull och Research Fellow vid SOAS. Under 2000-talet har han bl.a. varit gästprofessor vid Princeton University och University of Chicago.

⁵ Colin Heywood, "Beyond Braudel's 'Northern invasion'? Aspects of the North Atlantic and Mediterranean fish trade in the early seventeenth century", *International Journal of Maritime History*, 2014, 26:2, s. 193-209.

Eftersom samlingsvolymerna rör sig om en ovanlig publikationsform, kan det vara lämpligt att i korthet beskriva denna. De två första artikelsamlingarna är inbundna och gavs ut av förlaget Ashgate i serien *Variorum Collected Studies*. De är påfallande läsvänliga i sin originalform med varierande paginering. Sidangivelsen är bevarad enligt ursprungspubliceringen för att underlätta citering. Det finns ingen ny löpande paginering för att inte riskera förväxling mellan utgåvorna, vilket gör att läsaren får orientera sig efter innehållsförteckningens artikelnummer. Förutom artikeln i original innehåller volymerna också en ny men kort inledning och index. Artikelsamlingen från år 2002 innehåller även ett avsnitt med rättelser. Den senaste artikelsamlingen gavs ut av det i Istanbul baserade förlaget The Isis Press i serien *Analecta Isisiana*. Utgivningen är betydligt enklare vad gäller formatet som klisterhäftad, dess typsnitt och tryck. Faksimiler och bilder är dessvärre ibland svårlästa. Pagineringen är löpande och även om volymen håller lägre prisnivå än Ashgates innehåller den fler typografiska fel som av läsaren kan upplevas som onödiga och försämrar intrycket av förlagets insats. Även denna volym innehåller en nyskriven men kort inledning och index.

I den första samlingen från Ashgate, *Writing Ottoman History*, ingår sexton artiklar som ursprungligen publicerades mellan 1972 och 1999. Fokus i denna samling ligger till stor del på historiografiska ämnen (tre artiklar rör Wittek) och tolkning av osmanska dokument i skilda ämnen, vilket inte minst kan fungera som instruktion för osmansk grundforskning. Till exempel behandlas så skilda ämnen som det osmanska kurir- och poststationssystemet *ulak* och *menzilhane* i tre artiklar, om en osmansk kanon och kanontillverkning i Istanbul i två artiklar, en mordanklagad engelsman på ön Alonya under 1600-talet, och tre andra intressanta artiklar rörande förbindelser mellan England och osmanska världen. En läsvärd artikel ur historiografiskt perspektiv är också "Between historical myth and 'mytho-history': the limits of Ottoman history", som erbjuder ett debattinlägg och genomgång av forskningsfältet på samma gång. Trots att artiklarna i volymen är väldigt intressanta, inte minst historiografiskt och för inspiration till grundforskning, är den mindre relevant för den avgränsat maritimhistoriskt intresserade.

Större fokus på maritima aspekter finns i den andra samlingen från Ashgate, *The Ottoman World, the Mediterranean and North Africa, 1660-1760*,

som innehåller fjorton artiklar från åren 2000-2009. Det första tematiska avsnittet, "Ottomanica: Aspects of the Köprülü era", består av en samling texter som behandlar händelser eller aspekter som inträffade under den tid då den osmanska vesirfamiljen Köprülü innehade Storvesirämbetet 1678-1699. Artiklarna i första temat behandlar också den osmanska kalendern avseende Tjyhyryn 1678, renegater, osmansk-engelska och intereuropeiska förbindelser, diplomati och omorganiseringen av det osmanska kurirsyste- met 1696. Det andra temaavsnittet, "Between North Africa and Cyprus: Mediterranean Maritime Studies", är ett i första hand maritimt avsnitt med aspekter på Medelhavet under 1600- och 1700-talet. Artiklarna be- rör engelsk-osmanska förbindelser i Alger, om gränserna i det Osmanska rikets ytterkanter (även maritima), artiklar som är intressanta inte minst ur historiografisk synvinkel, samt en artikel om den franska maritima gemen- skapen på Cypern kring sekelskiftet 1700. Slutligen återfinns i volymen också Heywoods läsvärda artikel om Braudels utveckling i förhållande till det osmanska, decennierna före utgivningen av den berömda syntesen om Medelhavet under Filip II:s tid (1949).

Samlingen *Ottomanica and Meta-Ottomanica* innehåller artiklar pu- blicerade mellan 1988 och 2008. Första avsnittet heter "Historians and Historiography" och innehåller artiklar om Wittek, Franz Babinger och receptionen av hans *Mehmed der Eroberer und seine Zeit*, samt en *Im Me- moriam*-text om den ungerske turkologen Lajos Fekete. Andra avsnittet, "Problems in Ottoman History and Prehistory" innehåller sju artiklar om främst tidig osmansk historia med mindre maritim relevans. Det sista av- snittet, "Around Ottoman History: Maritime Themes", består dock av fyra maritimt inriktade artiklar som alla berör slutet av 1600-talet. Den osman- ska handeln med Röda havet och dess inflytande där berörs i en paleogra- fiskt inriktad artikel. Den "maritima gränsen" i Osmanska rikets utkant tas åter upp avseende Alger och perioden 1682-1716 i en annan. Till slut be- handlas två exempel på osmansk-engelska maritima förbindelser, båda in- träffade 1697-1698.

Bredden på artiklarna i de tre volymerna visar Heywoods stora forsk- ningsomfång vad gäller osmansk och maritim historia, paleografi och histo- riografi. Heywoods styrka ligger i hans mångsidighet. Det gäller också hans tekniska skicklighet avseende paleografi, epigrafik och textkritik. Att un-

dersöka de osmanska källorna kräver en gedigen hantverksskicklighet och kritisk blick. Förmågan att kontextualisera dem historievetenskapligt över olika tidsperioder och geografiska områden behärskar han dessutom mycket väl, inte minst avseende sjöfart, diplomati, politik eller ekonomi. Den väl avvägda prosan på engelska gör artiklarna begripliga och dess resultat lättillgängligt. Detta kan troligen kopplas samman med den djupgående förståelse Heywood besitter för de tidiga, s.k. första generationens, tyska osmanister och orientalisterna (exempelvis Friedrich Giese, Andreas David Mordtmann och Friedrich Kraelitz).

För svenskt vidkommande är Heywoods forskningsinsats mer betydande än man först kan tro. Flera av Heywoods studier berör ämnen som också studeras ur ett svenskt-osmanskt perspektiv. Det är i flera avseenden framför allt hans metod vi har att lära av, för att arbeta med svenskt och osmanskt källmaterial kring dessa teman. Heywood har i viss utsträckning använt sig av den svenska orientalisterna K. V. Zetterstéens arbeten, vars kritiska förmåga han värdesätter, bl.a. dennes arbeten gällande det osmanska *ulak*. Samtidigt är det möjligt att genom artiklarna få en god inblick i vilka frågor som diskuteras av maritimhistoriskt inriktade osmanister. Genom att tillföra relevant svensk forskning till ämnet är det också möjligt att bidra med välbehövliga nya perspektiv för belysandet av tidigmoderna förbindelser i och kring Medelhavet, där svenska representanter emellanåt spelade en betydande roll. Som Heywood själv också påpekar, i bristen på inhemska källor i exempelvis Nordafrika för att utreda den brittiska maritima interaktionen, saknas tillräckligt källmaterial i Storbritannien (2013:VII:620). Förhoppningen är därför att Heywoods artiklar kan tjäna som inspiration, inte bara som metod, utan också för att tillföra ämnet kompletterande perspektiv med det rika material som faktiskt finns bevarade i arkiv och bibliotek i Sverige. Det skulle även ge de tidiga svenska orientalisternas arbeten med detta material större rättvisa.

Susan Rose, *England's Medieval Navy 1066-1509 – Ships, Men and Warfare* (Barnsley: Seaforth Publishing, 2013). 208 s, inb, ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det sena 1400-talet och de allra tidigaste åren av 1500-talet är som bekant en brytningstid i framväxten av statliga örlogsflottor i Västeuropa. Med början i Frankrike, England, Portugal, Danmark och efter några år också Sverige, började statligt byggda och utrustade örlogsflottor med för ändamålet särskilt byggda örlogsfartyg och bemannade med en alltmer professionell sjöofficerskår bli en alltmer vanligt förekommande företeelse.

Men precis som i de flesta andra sammanhang finns det även i detta sammanhang självfallet en förhistoria. Inte minst i Storbritannien har diskussionen om Royal Navys uppkomst och tidiga utveckling varit omfattande och engagerad. Det är i denna forskningstradition man ska se Susan Roses bok om medeltidens engelska flotta. Den som förväntar sig en genomgång av medeltida engelska sjötåg blir snabbt besviken – sådana förekommer bara i kortare sekvenser. Istället formar sig boken till en grundlig genomgång av vad vi egentligen vet om kungliga sjöstridskrafter i England från normandernas erövring 1066 och fram till Henrik VIII:s trontrillräde. Systematiskt och utförligt beskriver och analyserar författaren de olika källor som föreligger: medeltida krönikor, olika former av kungliga räkenskaper, brev, avbildningar, hittade skeppsvrak, byggnadsrester i medeltida hamnar, m.m.

Av alla källor är de medeltida räkenskaper, både de centralt förda och de som förts av lokala förvaltningstjänstemän, av helt avgörande betydelse. Ofta är notiserna korta, men ger ändå värdefulla upplysningar. Särskilt viktig är en räkenskapsbok förd av William Soper, som mellan 1422 och 1427 bar den talande titeln "Clerk of the King's Ships". Kanske inte helt överraskande visar det sig snart att utvecklingen av engelska kungligt kontrollerade sjöstridskrafter inte representerar en rätlinjig kurva, långt därförån. Mer eller mindre fulländade försök att etablera en sjömilitär förmåga

Lars Ericson Wolke är professor i historia, särskilt militär historia, och verksam vid Förvarshögskolan, Stockholm.

har avlösts med misslyckande eller helt enkelt komplett ointresse. Redan Wessex-kungen Alfred den Store försökte i slutet av 800-talet bygga upp en defensiv sjöstyrka för att möta hotet från danska vikingar. Han misslyckades, men insikten om vilka behov som förelåg fanns där.

Annars framhåller Rose det tidiga 1200-talet som en viktig brytpunkt. Då förlorade England kontrollen över Normandie och en viktig del av den Engelska kanalen förvandlades från ett brittiskt innanhav till en möjlig segelväg för invaderande fiender. Här, under kung Johans tid för 800 år sedan, uppkommer en strategisk situation som i sina grunder skulle vara bestämmande för den engelska utvecklingen och dimensioneringen av sjöstridskrafterna under ett antal följande århundraden. Men det i mitt tycke kanske mest intressanta med Roses bok, förutom den starka koncentrationen på källmaterialet, är att hon inte fokuserar på försöken att avvärja invasioner. Den medeltida engelska sjökrigshistorien handlade vanligtvis om något helt annat, nämligen Englands försök att ta kontroll över angränsande territorier och statsbildningar i Wales, på Irland och i Skottland.

Edward I har gått till historien som den som i slutet av 1200-talet skaffade sig kontroll över Wales. För att säkra denna kontroll lät han bygga ett antal massiva borgar, av vilka de flesta står kvar än idag. Huvuddelen av dem byggdes längs kusten, uppenbarligen för att kunna försörjas från havet. Logistiska skäl talade således för tillgång till sjöstridskrafter. Under ett av hans fälttåg mot Skottland fördes trupper och förråd från baser på Irland över till den skotska västkusten. Särskilda åtgärder för att kunna transportera hästar till sjöss möter oss vid flera tillfällen under 1300- och 1400-talen. Denna bild blir än tydligare under Edward III:s regering som under 1360- och 70-talen snabbt ledde till en allt aggressivare politik mot både Frankrike och Skottland. Nu blir det också mer märkbart att en del fartyg är renodlade krigsfartyg. Under en stor del av medeltiden är ju gränsen mellan handelsfartyg och örlogsfartyg flytande, men nu skymtar två olika utvecklingslinjer som i princip skulle vara fullt utvecklade decennierna kring år 1500.

En röd tråd i boken är hur de engelska kungarna oftast betraktade örikets samlade seglande och roende förmåga som en del av kungens skepp. Gång på gång mobiliserades handels- och fiskefartyg med besättningar och allt för att tjäna kronans syften. En rad städer var formellt tvingade att stäl-

la upp med ett visst antal bemannade fartyg och besättningsmän för att bistå kungen med militära transporter. Detta är ju inget unikt i sjökrigshistorien, men det slående är hur effektivt detta system för att mobilisera civila fartyg faktiskt var. Därför är det också svårt att tydligt urskilja exakt vari den kungliga flottan bestod av vid en viss tidpunkt. Det är först under 1300-talets senare del som i alla fall kärnan av en statlig flotta i form av kungliga örlogsfartyg börjar skönjas. Susan Roses bok är välskriven och intellektuellt spännande. Den tar upp många principiellt viktiga problem kring framväxten av en statlig örlogsflootta. Dessutom är den rikt illustrerad med många väl utvalda bilder som verkligen knyter an till resonemangen i texten.

Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw* (Uitgeverij Van Wijnen; Franeker 2014), 460 pp, paperback, illustrated.

Reviewed by Gijs Rommelse

Traditionally, books on the naval history of the Dutch Republic (1568-1795) have tended to concentrate on heroic victories and tragic defeats during pitched battles, raids and expeditions, the role of flag officers and politicians, the various strategies and tactics adopted or altered throughout the period, and on shipbuilding. Remarkably few studies have appeared, however, that focus on the organizational, administrative, logistical and social aspects of Dutch early modern naval history. The great fire in the Navy Department in The Hague, that in 1844 destroyed the bulk of the admiralities' archives, is undoubtedly partly responsible for this unbalanced focus. The lasting appeal of the exalted dramatic narrative is probably also to blame. Based on meticulous research into the remaining admiralities' records, as well as various other collections in the National Archives in The Hague,

Gijs Rommelse is an independent maritime historian and editor of *Holland Historisch Tijdschrift*.

and also into several municipal and provincial archives, Marc van Alphen, researcher and lecturer at the Netherlands Institute of Military History, has published an important book about the ship's clerk, one that fills an important lacuna in our knowledge of the Dutch navy and helps to redress the historiographic balance.

The Dutch clerk's duties included tasks that in other navies would be covered by the captain's clerk and the purser. Often based in an admiralty port and thus well acquainted with local inns, boarding houses, clothiers, shoemakers, tobacco and liquor mongers, and notaries, the clerk assisted the lieutenant and skipper in the recruiting and enlisting of new personnel and arranged for their transport to the ship. Once on board, he was responsible for keeping the muster roll, the ship's log, the debt register and the captain's, surgeon's and provost's accounts, as well as for recording the issue of naval stores and supplies furnished by the admiralty. He read out to the crew the admiralty's articles and regulations at least once a month, sold them clothing, tobacco, psalters and hammocks, provided cash advances on their wages at an extortionate forty per cent interest, auctioned the possessions of deserted or deceased crew members, and drafted wills and other notarial documents. He also acted as secretary to the court martial and, in the absence of the chaplain, led daily prayers. At the end of a voyage, the ship's clerk handed over the administration to the admiralty's officials for inspection.

The altering role and position of the ship's clerk both on board and off, reflected the development of the Dutch navy at large. The fleet, created during the Dutch Revolt against the Habsburg overlord by combining local clusters of shipping, consisted initially of chartered and converted merchantmen. Their captains were essentially private entrepreneurs and the ships' clerks their confidants and often relatives. During the gradual expansion and professionalization of the navy during the first decades of the seventeenth century, the five admiralties tightened their control over both command structure and on-board organization. Senior and petty officers were now both appointed by the admiralty boards. The captain partly retained his entrepreneurial role, making significantly more money from the reimbursements for the victuals he provided for his crew than from his regular pay. At the same time, the ship's clerk's dependence on him was

reduced, so that he became effectively the admiralty's accountant at sea.

However, the chronic shortage of liquid assets of these bodies, and the Dutch Republic's institutionalized connectedness of governmental and private-enterprise organizations, allowed clerks to combine their official role on board with that of all-round administrative service provider and shopkeeper. The increasing bureaucratization of the navy enabled the clerk gradually to rise in the ship's hierarchy. Initially a petty officer, the political, economic and military decline of the Dutch Republic during the eighteenth century, and subsequent transformation of the navy from a battle fleet into a convoying and stationary force, saw an improvement in the status of the clerk. In the new command structure of 1781, he achieved recognition as a commissioned officer, albeit the most junior.

Van Alphen's publication, the title of which could be translated as "The man of war as floating enterprise: clerks, administration and logistics on board Dutch naval vessels in the 17th and 18th centuries", is a crucial addition to the field of Dutch naval historiography. As mentioned above, there are very few books that study the Dutch naval organization from within. As such, his work provides both new knowledge of and insight into the functioning of the fleet. Second, it provides a solid empirical foundation for the new interpretation of the Dutch navy that has been emerging in recent years, one that sees the decentralized structure as a strength rather than a weakness. The late Jan Gleete argued that the decentralized nature of Dutch governmental bodies may have helped to maximize tax yields, and thereby naval power also, enabling the United Provinces to defeat Habsburg Spain and stand their ground against larger, more centralized European powers. Pepijn Brandon, in his recently defended PhD-thesis, described how privatized naval warfare continued to benefit the Dutch economy during the early modern age.

Two minor points of criticism are that the author has perhaps been too modest when it comes to emphasizing the historiographic importance of his own work, and that the reader's patience is frequently tested by tedious repetition. That said, *Het oorlogsschip als varend bedrijf* is surely the most important book on early modern Dutch naval history to have appeared in the last decade.

Nick Robins, *Scotland and the Sea* (Barnsley: Seaforth publishing, 2014). 280 s, inb, ill.

Anmäld av Marcus Hjulhammar

Denna nyutkomna bok är en efterlängtd sammanfattning av den betydelse som det skotska inflytandet fick för den internationella marina utvecklingen från och med 1800-talets första hälft. Författaren, Nick Robins, har en bakgrund som geolog och därutöver författare av böcker med maritima teman. Hans senaste bok (2012), *The Coming of the Comet*, behandlar det berömda ångfartyget *The Comet*, som var ett av Europas första driftsäkra ångdrivna passagerarfartyg. Boken är indelad i 15 kapitel och är rikt illustrerad med 147 fotografier. Syftet med boken, som Robins skriver i förordet, är att lyfta fram och sprida minnet om Skottlands betydelse för den engelska handelsflottans utveckling.

Ett av de intressantaste kapitlen är det inledande som skisserar en övergripande bakgrund till varför Skottland kom att ligga i framkant inom den marina industrin under tidigt 1800-tal och som var starkt förknippad med att ångkraften introducerades och utvecklades. I korthet, enligt Robins, inverkade fem faktorer gynnsamt i detta sammanhang, där öppnandet av stenkolsgruvan i Glasgow var den första. Det är naturligt att stenkolgruvdriften fick betydelse för utvecklandet av ångmaskinen, speciellt när denna teknik successivt förfinades och stenkolens fördelar gentemot vedeldning blev tydligare. Skottland hade ett försprång genom att landet inte behövde importera stenkol, samtidigt som de skotska stenkolsfälten betraktades som särdeles högkvalitativa, vilket naturligt nog bidrog till en lukrativ exportmarknad.

Den andra orsaken var en krets av intelligenta och uppfinningsrika män som vuxit upp i ett konkurrensutsatt samhälle, något som Robins beskriver mot bakgrund av den tekniska kapplöpningen under den industriella revolutionen. För det tredje förstod skottarna att snabbt utveckla och förbättra ångmaskinen, en maskinteknik som för övrigt varit

Marcus Hjulhammar, fil.dr., är arkeolog och biträdande professor i Östersjöns marinarkeologi vid Helsingfors universitet.

känd långt före 1800-talets industrialisering. Framför allt hade de en god förmåga att förenkla ångmaskinen och samtidigt göra den driftsäkrare och effektivare. Den fjärde faktorn var en strävan att resa och att bedriva handel. Denna strävan gynnades av att sjömän som bodde på Hebriderna och Shetlandsöarna under 1800-talet kom att överföra navigationskunskapen till befolkningen i de skotska lågländerna, vilket innebar att fler lärde sig att segla och att bedriva handel över sjön. Den femte faktorn, och kanske den viktigaste, var en mycket speciell entreprenöranda och där det fanns människor som var beredda att ta risker. En annan faktor utgjordes naturligtvis av hela den enorma marknad som det brittiska imperiet utgjorde, en marknad som dessutom under 1800-talet var mycket expansiv.

I kapitlet "The emigrant – Fuel for Trade and Empire" ger Robins en intressant bakgrund till hur den omfattande emigrationen från Skottland under 1800-talet även inverkade positivt på den skotska handeln. Emigrationen berodde till stor del på att människor sökte sig en bättre tillvaro i ett annat land på grund av fattigdom, och politisk eller religiös förföljelse i hemlandet. Många av emigranterna bibehöll dock sina skotska nätverk och kom med tiden att bedriva handel med sitt gamla hemland. De byggde hamnar i sina nya hemländer med en helt ny infrastruktur som gjorde att flödet av varor mer effektivt kunde tas till vara av emigranterna, till både emigranternas och hemlandets fördel.

I det sjunde kapitlet beskrivs den skotska varvsindustrin och hur begreppet "Clyde-Built" blev ett kvalitetsmärke världen över inom skeppsbyggeri. Författaren räknar här upp ett imponerande antal fartyg som byggdes i Skottland, men också varven, såsom John Brown's yard. Vid detta varv byggdes bl.a. de välkända fartygen *Aquitania*, *Queen Mary* och *Queen Elisabeth*. Robins ger också en intressant bild av hur den bakomliggande organisationen såg ut och den betydelse flera testtankar fick för utvecklande av effektiva skrovtyper.

Skottland har under de senaste åren drabbats av hårda ekonomiska kriser, varvsdöd och utflaggning vilket gör att boken på sätt och vis blir en minnesskrift över en utveckling som nu synes stannat. Ett genomgripande drag i boken är att den skotska betydelsen för den marina utvecklingen ställs i relation till England och hur viktigt det skotska inflytandet var för upprätthållandet av såväl en av världens största handelsflottor som hela det

brittiska imperiet. Detta anslag kan ses i perspektiv från de skotska politiska strömningar som förespråkar en distansering gentemot England idag. Den kan också ses som en påminnelse till England att de har en tacksamhetsskuld till Skottland. Allmänt sett är Robins bok en god översikt med även ett användbart register i slutet. Kapitlen är i huvudsak skrivna kronologisk vilket gör att det är enkelt att följa utvecklingen från det tidiga 1800-talet fram till idag.

Sven Emanuel, *Isens fånge. S/S Oscar Dicksons haveri i Nordostpassagen 1881* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2014). 123 s, inb. ill.

Anmäld av Bo G. Hall

Adolf Erik Nordenskiölds bragd att med *Vega* 1880 utforska och befara Nordostpassagen är väl känd och dokumenterad. Särskilt hans triumfatoriska återkomst till Stockholm har ofta skildrats. Men att denna – på sin tid som en stor bragd betraktade expedition – i sin tur ledde till *S/S Oscar Dicksons* sorgliga undergång i polarisen påföljande år är nog mindre allom bekant. Detta fartyg var ca 59 m långt, ca 7 m brett och hade en ångmaskin på 75 hästkrafter, hade byggts av Kockums med det klara syftet att öppna en förbindelse mellan Europa och Sibirien via floderna Ob och Jenisej. Företaget finansierades av två affärsmän: göteborgaren Oscar Dickson – aktiv i skogsbranschen och känd donator – samt ryssen Aleksandr Sibiriakoff, som väl närmast kan beskrivas som en dåtida oligark. De båda hade året före ekonomiskt bidragit till *Vegas* färd. Nu såg de mycket lönsamma perspektiv öppna sig i form av en framtida prisvärd import av spannmål och malmer till den europeiska marknaden. *Oscar Dickson* skulle visa vägen.

Men förhoppningarna kom alltså på skam. Till misslyckandet bidrog att det råkade befinna sig två kaptener ombord, liksom Sibiriakoff själv, samt att denne stundtals gav mindre väl övertänkta order till skepparna. Han hann för övrigt ge sig av i tid när svårigheterna på allvar började hopa sig.

Bo G. Hall är fil.dr i historia och ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien.

Till slut fastnade fartyget i Karahavets is – långt bortom Novaja Semlja – och besättningen på 24 man tvangs övervintra ombord under klimat- och väderförhållanden som knappast kunde ha varit värre. Här härskade vintermörkret, kylan – termometern kunde visa ner till 42 minusgrader – liksom hårda vindar och snöfall. Isen blev så småningom mer än två meter tjock. Egentligen är det ett under att man alls överlevde vintern. Till yttermera visso klarade dessutom den båt som skulle bistå med livsmedel, bränsle och andra förnödenheter – den norska skonaren *Nordland* – aldrig att nå fram till *Oscar Dickson*.

All dramatik skildras med god behållning i denna väl illustrerade bok av Swen Emanuel, vars farfarsfar Emanuel Andersson, född i Brevik vid Karlsborg 1850 och hemmahörande i västgötska Hova, var påmönstrad i *Oscar Dicksons* besättning som vanlig eldare. Till all lycka för eftervärlden förde han under resan en noggrann dagbok som sonsonen nu har kunnat utnyttja. På så vis vet vi att man ombord dock började återfå visst hopp om en lycklig utgång på resan när sommarhalvåret 1881 förde med sig ljus och drägligare temperaturer och isen började släppa sitt grepp.

Då kom emellertid det verkliga dråpslaget. Utan förvarning hamnade fartyget en augustidag i kläm mellan ismassor och skruvades ner, och detta trots att plåten i bordlinjen gjorts fyra tum tjock just för att motstå trycket från isarna. Hals över huvud tvingades samtliga att överge fartyget. Utan mycket mer med sig än kläderna de stått och gått i fick de se fartyget försvinna i djupet. Nu föreföll allt hopp vara ute. Tala om dramatik!

Men då kom räddningen från ett mycket oväntat håll. Normalt fanns ingen mänsklig närvaro i dessa avlägsna och gudsförgätna trakter. Men just under den korta sommarmånaden brukade vissa samojediska grupper ta sig hit till Gydaviken för att jaga säl och sjöfågel. Med deras bistånd kunde besättningen anträda ett mycket utdraget, mödosamt och utomordentligt besvärligt, mer än hundra mil långt återtåg till civilisationen – bl.a. via ren-dragna slädar.

Viss hjälp fick de genom att Sibiriakoff tagit sitt ansvar och sänt ut expeditioner för att söka efter och undsätta *Oscar Dicksons* besättning. Efter månader av färd slog sällskapet den 24 december läger i det fria. Man kokade kött över en stockeld och gick till kojs på renfällar i snön. På så sätt firades en sannerligen annorlunda julafton. Till staden Berezovo kom de så

på nyårsafton och tog där farväl av samojederna, ”godmodiga människor” som man lärt känna under den långa resan. Man övergick till hästskjuts och järnväg och i februari 1882 firades en storartad mottagning i Hangö.

Till den svenska huvudstaden kom besättningen med ångaren *Express* och via Göteborg kunde Emanuel Andersson äntligen återvända till hustrun Lotten och sonen Gustaf i Hova. Glädjen var givetvis stor. Många av besättningsmedlemmarnas anförvanter hade vid det laget för länge sedan övergivit hoppet om att få se sina kära igen. Att de alls överlevde uppfattades nog som ett mirakel men är också en anledning för en nutida läsare att i all ödmjukhet häpna över vilka strapatser som dåtida sjöfolk var beredda att utstå.

Christopher M. Bell, *Churchill and Sea Power* (Oxford: Oxford University Press, 2014). 448 s, pocket, ill.

Anmäld av Lars Ericson Wolke

Det torde vara få historiska personligheter som det har skrivits så mycket om som Winston Churchill, och dessutom har han ju som bekant också själv bidragit med ett ansevärt antal volymer om de båda världskrigen, böcker i vilka han ofta själv spelar första fiolen. Detta gäller även Churchills marina verksamhet, men inte desto mindre känns Christopher Bells nya bok både angelägen och klagörande. Bell är professor i historia i Halifax, Nova Scotia, och har flera tunga marinhistoriska arbeten bakom sig, inte minst Royal Navy och brittisk marin politik under 1920- och 30-talen. Han har med andra ord stött på Winston Churchill redan innan han började skriva på den här boken.

Churchill var förvisso omstridd i sin samtid och debatten bland forskarna om hans militära och då i synnerhet marina insatser har tidvis varit intensiv. Den obestridliga rollen som en synnerligen aktiv ledare av motståndet mot Hitler-Tyskland har för många suddat ut den tidigare mycket kontroversiella bilden av Churchill, men Bell lyfter nu upp ”gamla” vetenskapliga tvistefrågor, kompletterar dessa med några egna problemställningar och det hela utmynnar i en tidvis spännande skildring av såväl freds-

som krigstida dramatik med en sällsynt aktiv och omstridd personlighet i centrum.

Ansvar för den allierade katastrofen vid Gallipoli 1915 placerades redan i samtiden tungt i marinministern (First Lord of the Admiralty) Churchills knä, men Bell visar hur opinionen sedan delvis kom att svänga i ljuset av de katastrofala förlusterna på den stillastående västfronten. I ljuset av Somme och Ypres kom många att betrakta Churchills förespråkande av en operation i centralmakternas sydöstra flank som en i grunden klok idé, även om genomförandet blev en katastrof. Det senare kunde man dock inte lasta enbart Churchill för, långt därifrån. Även den inflytelserike militärteoretikern Basil Liddell Hart menade att Gallipolioperationen, rätt genomförd, hade kunnat leda in krigsutvecklingen på helt andra banor.

Mindre känd i omvärlden är Churchills tid som finansminister i Stanley Baldwins konservativa regering åren 1924-29. Här gjorde han sig känd som förespråkare för en hårdför ekonomisk politik, vilket bland mycket annat ledde till besparingar på försvaret. Ännu efter krigsslutet 1945 fanns det företrädare för Royal Navy som bittert anklagade Churchill för att hans budgetnedskärningar hade bidragit till flottans försvagning inför krigsutbrottet 1939. Det må vara hur det vill med det, men Churchills agerande som finansminister visar att han var redo att konsekvent och hårdnackat försvara sitt politiska fögderi, alldeles oavsett om detta var finanserna eller flottan.

En annan omdiskuterad fråga var i vilken grad Churchill kan sägas ha ansvar för den 10-årsregel som infördes år 1919. Regeln stipulerade att man kontinuerligt skulle göra en utvärdering av det säkerhetspolitiska läget i ett 10-årsperspektiv och avgöra huruvida situationen hade försämrats så att Storbritannien behövde rusta upp. Regeln avskaffades år 1932. Försvararna hävdade att regeln innebar en kontinuerlig bevakning av det säkerhetspolitiska läget, medan kritikerna tvärtom såg den närmast som ett sömnmedel för det säkerhetspolitiska etablissemanget, i synnerhet i parlamentet.

I en tid av militära motgångar för britterna åren 1940-42 ansåg Churchill själv att Singapores fall i japanernas händer i februari 1942 var den kanske största katastrofen av dem alla, ett fruktansvärt slag för det brittiska imperiet. Inför det fruktade krigsutbrottet i Asien hade London beordrat

Styrka Z, dvs. slagskeppet *Prince of Wales* till farvattnen utanför Singapore, tillsammans med slagkryssaren *Repulse* och fyra jagare. Tanken var att de skulle möta eller i alla fall avskräcka en japansk invasionsflotta på väg mot Singapore. Men den 10 december 1941 var katastrofen ett faktum, när japanskt flyg angrep och sänkte de båda tunga brittiska fartygen, som tvangs segla ut utan flygeskort. Kritiken var då och senare massiv mot att Styrka Z sändes ut för att offras till synes till ingen nytta, och en tung del av kritiken riktade in sig på Churchill personligen.

Men denne försvarade sig med att den brittiska styrkan främst skulle avskräcka japanerna från en attack sjövägen mot Singapore, väl medveten om att en eventuell strid sannolikt bara kunde sluta på ett sätt. Churchills försvar, sådant han formulerade det 1953 är principiellt intressant: "När någon har upplevt den oro som ett par första klassens fartyg kan skapa så länge deras position för stunden är okänd, så kan denne inte underskatta det faktum att liknande reaktioner kan uppträda hos fienden." Vad han formulerar är med andra ord en klassisk "fleet-in being"- teori. Tanken var i teorin god och väl förankrad i marin teori, men i verkligheten synade japanerna de brittiska korten med fruktansvärda konsekvenser. Christopher Bell har skrivit en mycket läsvärd bok där han på ett intellektuellt spännande sätt problematiserar en rad viktiga händelser och förlopp i Royal Navys 1900-talshistoria och hela tiden med Churchill i händelsernas epicentrum.

Anthony Dix, *The Norway Campaign and the Rise of Churchill 1940* (Barnsley: Pen & Sword, 2014). 244 pp, hdb, illustrations, maps.

Reviewed by Peter Hore

There has been an upsurge of interest of recent years in the Campaign in Norway in April 1940. Briefly the British aim was to stop the export of Swedish iron ore from the Norwegian port of Narvik, while the Germans wanted to forestall a British occupation of Norway. The German navy narrowly succeeded in its invasion plans, while the Allied counter-invasion involving British, French and Polish troops was overambitious. The Allies might have succeeded if there had been a single, simpler aim to retain hold of Narvik, but even this aim fell apart when the Germans began their offensive against France in May 1940. As a result, the Germans gained bases in Norway for their U-boats at the cost of much of their surface fleet, and large forces of occupation were tied up for the duration of the war in Norway (Hitler was paranoid about a British counter attack there) when they might have been better deployed either on the Eastern or the Western front. The major consequence, however, was that political shenanigans in London brought Churchill to power as Prime Minister, and it was primarily his leadership that eventually brought about the downfall of Hitler and the defeat of Germany.

The story has been told best of all by the Norwegian Geirr H. Haarr in three volumes (one of them from Pen & Sword). There is also a volume of the British official history given to the Campaign in Norway, and a British naval staff history. Together these three books will probably never be bettered. That does not stop anyone from attempting another history, and the subject is so important that Pen & Sword now has two other books, with similar titles, in its stable: Dix's book of course, and only four years ago *Churchill and the Norway Campaign* by Graham Rys-Jones.

Dix's book on the campaign in Norway, in which the author's father fought, is broken down into its phases. There is no doubt that the book

Peter Hore är pensionerad kommandör i Royal Navy och korresponderande medlem i Kungl. Örlogsmannasällskapet.

is well-researched. Dix is familiar with many of the sites which he writes about, and he is a master of his sources. His attempt to focus on great tactical detail while outlining strategic events is bravely done, but there are gaps. And as it was the evacuation of central Norway, which did bring Churchill to power, there must be analysis of the muddle and confusion at the beginning of the campaign. This was blamed on Churchill who misinterpreted the available intelligence and the disembarked troops from his ships (he was First Lord of the Admiralty at the time), which, if they had sailed to Norway, might have forestalled the German invasion. However, there is little here to satisfy the promise in the subtitle of the book about "the rise of Churchill". Rather this reviewer is left wondering whether the publisher has added Churchill to the title merely in the hope of raising sales.

Pär-Arne Jigenius, *Segling i förbudna vatten* (Göteborg: Tre Böcker Förlag, 2013), 115 s, inb, ill.

Anmäld av Mats Kero

Förre pressombudsmannen Pär-Arne Jigenius har skrivit en underhållande liten bok om riskabla seglatser genom Skagerrakspärren under andra världskriget. Dels handlar den om smugglarkungen Ernst Bremers mystiska seglats till England sommaren 1944, dels om de blockadbrytningsoperationer mellan Sverige och England som organiserades av SOE (Special Operations Executive) 1941-1945. Ernst Bremer är en legendarisk figur på västkusten vars bravader som spritsmugglare har återberättats i olika mer eller mindre romantiserade skildringar i bokform, tidningsartiklar och spelfilm. Tanken bakom Englandsresan var – efter vad Bremer själv uppgivit till författaren som är barnbarn till denne – att sälja kolja och plattfisk man fiskat strax öster om minbältet i Skagerrak och sedan sälja båten. Man förväntade sig god förtjänst. Överseglingen gick märkligt nog utan incidenter och Bremer fick tillstånd att lossa fiskelasten i Aberdeen. Men så snart högre myndigheter underrättats skickades besättningen till London för förhör medan båten, kuttern *Bergit*, togs i beslag. Övriga fem besättningsmedlem-

mar släpptes snart medan Ernst Bremer själv kom att hållas internerad i nästan ett år innan han skickades hem i juli 1945. Därpå följde dråpliga förvecklingar med amiralitetet rörande kostnaderna för tillsynen av *Bergit* som gradvis förföll innan kuttern bogserades till upphuggning i början av 1950-talet.

I dåtiden var rykten om vapen- eller kullagersmuggling i svang. Jigenius menar att de är orimliga då båten var fullastad med fisk. Märkligt nog har dock Ernst Bremer själv hävdats motsatsen till Terje Fredh i en intervju 1978! Den redovisas i *Döden lurar under ytan* (1999) och Bremer uppger där att *Bergit* hade lastat 25 ton kullager från SKF i Göteborg för transport till England. Fredh skriver också att det i engelsk press meddelades att lasten var avsedd för Tyskland – vilket Bremer förnekade. Hela historien känns dock osannolik; drog möjligen Bremer en skröna för intervjuaren – som det kunde förväntas av en gammal smugglarkung? Det hade hur som helst varit på sin plats att Jigenius kommenterat Fredhs uppgifter. Han redovisar emellertid ett arkivfynd från UD där någon antecknat på en telegramkopia att Bremer gick ut med kullager och på ett annat ställe ”stuckit iväg till U.K. – med judar”. Andra arkivuppgifter från säkerhetspolisen talar också om Bremers judiska kontakter.

Några mer konkreta uppgifter om Bremers påstådda smuggling av kullager eller judar till England har Jigenius uppenbarligen inte funnit i arkiven. Istället har Jigenius fastnat för en hypotes om ett samband mellan interneringen av Bremer och engelsmännens egen trafik med kullager över Skagerrak. Tidigare hade deras kontraspionage avslöjat spioner som tagit sig med båt till England från kontinenten förebärande att de var flyktingar. Att man misstänkte också Bremer för att vara spion, men nöjde sig med att internera honom i brist på bevis, är ett rimligt antagande. Den krigstida speciallagstiftningen gjorde att man inte ens behövde rikta några konkreta anklagelser eller göra en formell utredning. Kanske var man också oroad av att det kunde handla om kommande säsongens kullagertrafik på Lysekil – som dock planerades utgå från Humber och inte flyttades till Aberdeen förrän i januari 1945. Jigenius är här lite väl oprecis med olika datum av intresse i sin argumentering.

Om Jigenius inte helt lyckas skingra mystiken kring Bremers privata blockadbrytning av Skagerrakspärren, så leder hans resonemang in på eng-

elsmännens egna blockadbrytare i farvattnen under åren 1941-1945. I och med upprättandet av Skagerrakspärren hade England blivit avskuret från import av svenska kullager, maskiner och maskindelar för kullagertillverkning, allt av yttersta vikt för vapenproduktionen. Det var produkter som inte på kort tid kunde ersättas med inhemsk produktion eller import från USA - och då inte med samma kvalitet. För den utsände representanten i Sverige för brittiska stålkontoret, George Binney, blev lösningen att använda sig av norska fartyg som blivit kvar i svenska hamnar efter tyskarnas invasion av Norge. Med dessa fartyg skulle de ansefliga kvantiteter av kullager och verkstadsprodukter, som engelsmännen redan beställt och anhopat sig i svenska magasin, skeppas genom Skagerrakspärren till England. Mine-ringarna var tillräckligt glesa och om vädret var det rätta kunde man undgå upptäckt av tyskarnas patrullbåtar och flyg, hade Binney kommit fram till.

Den första blockadbrytningen, Operation Rubble, med fem fartyg i slutet av januari 1941, blev en stor framgång och enda förlusten var en svensk förste styrman som föll offer för en tysk flygattack. Så viktig för försörjningen av den engelska krigsindustrin ansågs blockadbrytningen att George Binney blev adlad på kuppen. Svenska sjömän utgjorde stor andel av besättningarna, 31 av 176 deltagare. Men även andra svenskar – lokala stats-tjänstemän och verksamma inom sjöfarten – bidrog på ett avgörande sätt till den lyckosamma blockadbrytningen.

I Sverige är dessa insatser mot nazismen föga ihågkomna liksom det senare mer eller mindre officiella stödet till de engelska motorkanonbåtarnas blockadbrytning 1943-1945. Istället har intresset koncentrerat sig på de juridiska och diplomatiska turerna kring den andra, katastrofala blockadbrytningen (Operation Performance) av de s.k. kvarstadskeppen i slutet av mars 1942. Tyskarna försökte på juridisk väg ta över fartygen genom att tvinga de i Norge boende redarna att bestrida den norska exilregeringens förfoganderätt över dem. (Fartygen hade rekvirerats av den senare och chartrats ut till engelsmännen.) Inför tyska påtryckningar att fartygen skulle överföras till det ockuperade Norge hänvisade samlingsregeringen till att förfoganderätten måste prövas juridiskt och inte var en fråga för regeringen. Senare ingrep den dock i den juridiska processen med egna påtryckningar och ny lagstiftning i syfte att säkerställa att de tyska intressena tillgodosågs eller åtminstone inte utmanades alltför direkt. Högsta domstolen

beslöt ändå till sist i norska exilregeringens favör, men då hade avseglingen förhalats och den gynnsamma mörka vintersäsongen passerat.

Jigenius tillför inget nytt i dessa och andra frågor om blockadbrytningen som ännu väntar på uttömmande svar. Exempelvis ifrågasatte norrmännen om man tagit för stora risker och om lasternas betydelse verkligen rättfärdigade det – naturligt nog eftersom det var norska båtar och majoriteten var norska sjömän som gick förlorade. Engelsmännen hävdade å sin sida att svenskarna saboterat blockadbrytningen genom nya föreskrifter. Dessa tillät inte fartygen smyga sig ut från någon fjord i norra Bohuslän, som under den föregående blockadbrytningen, utan tvang dem gå direkt från Göteborg med svensk örlogseskort vilket omöjliggjorde all "smygtaktik". Dessutom hävdades att tyskarna tagit fångar inne på svenskt vatten, vilket svenska marinen förnekade.

Den dåvarande engelske marinattachén gjorde direkt efteråt en utredning av svenska marinens agerande, som i stort sett frikände dess agerande under blockadbrytningen. Men han kände säkert inte till att föreskrifterna för blockadbrytningen hade upprättats efter konsultation med tyskarna (se N. Rockbergers avhandling *Göteborgstrafiken*). Att föreskrifterna, som tvingade fartygen att utgå från Göteborg och begränsade deras rörelsefrihet över territorialvattengränsen, i rådande läge i sig var ett brott mot neutraliteten och rätten till s.k. oskadlig genomfart synes dock inte ha hävdats. I alla händelser verkställde marinen politiska önskemål, även om det kan ha förekommit att enstaka sjöofficerare var överdrivet nitiska – kanske som hämnd för den s.k. jagaraffären 1940.

George Binney var den drivande kraften och organisatören bakom blockadbrytningsoperationerna, som hösten 1943 fortsatte med beväpnade motorkanonbåtar. Binney sågs av svenskar och många norrmän som en äventyrare och Jigenius delar uppenbarligen denna syn. När det gäller risktagandet i Operation Performance, som slutade med att blott två av tio fartyg nådde England, kom dock britternas egen utredning fram till att det varit värt att ta risken med blockadbrytningen. Det var naturligtvis lasternas betydelse för rustningsprogrammet som låg bakom. Marcus Binney (2005) redovisar i *Secret War Heroes – Men of the Special Operations Executive* promemorior från Ministry of Warfare och SOE som visar på att bristen på kullager i början av 1942 ansågs akut. Detta bekräftas också i en

studie baserad på nya data rörande kullagertrafiken av ekonomhistorikern Eric Colson, publicerad i *Scandinavian Economic History Review* 60:02 (June 2012). Colson visar även på de svenska kullagrens fortsatta stora betydelse för engelsmännen under resten av kriget.

Jigenius lyckas med att på ett underhållande sätt berätta okända aspekter på smugglarkungen Bremers segling till England, varvid han också delar med sig av sina stora kunskaper om bohuslänningarnas Nordsjöfiske och de klassiska kuttrarna av *Bergits* typ. För den som är obekant med de engelska blockadbrytningsoperationerna ger han en lättsam introduktion till ämnet. Den som vill fördjupa sig i planeringen och genomförandet bör dock i första hand gå till Ralph Barkers *The Blockade Busters* som finns i ny upplaga från år 2005, liksom Marcus Binneys ovan refererade bok.

Michael Mulqueen, Deborah Sanders & Ian Speller (red.), *Small Navies – Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace* (Farnham: Ashgate, 2014). 247 s, inb, ill.

Anmäld av Per Edling

Merparten av litteraturen som avhandlar sjökrigshistoria och sjömaktsteori tar sin utgångspunkt i de stora sjöslagen och de mäktigaste flottorna. Det är därför uppfriskande med den beskrivning av några mindre flottors roll, uppgifter och utveckling som görs i *Small Navies*. Boken är till och med något av ett argument mot påståenden om att det bara är de stora flottorna som räknas: Det finns således inte några "nations of no account" i marina sammanhang.

Small Navies är en antologi som samlar arbeten från forskare som studerar marina frågor och de mindre flottornas möjliga påverkan. Bland de mer namnkunniga författarna återfinns, förutom de tre redaktörerna, Eric Grove och Geoffrey Till. Även ett svenskt bidrag av Niklas Granholm ingår. Boken har en inledande huvudsakligen teoretisk del där grundvalarna

Per Edling, kommandörkapten, är underrättelsechef i FN:s operation MINUSMA och doktorand i historia vid Åbo akademi.

för argumentationen läggs fast och definitionen av vad som egentligen avses med små flottor ges betydande plats. Därefter följer en genomgång av rådande förhållanden i ett antal mindre flottor. Läget i de irländska, sydkoreanska, singaporianska, rumänska och svenska sjöstridskrafterna redogörs för. Vidare görs en beskrivning av hur mindre detachement ur de sydeuropeiska flottorna arbetar med gränsbevakning och förhindrande av olovlig immigration. Boken avslutas med två historiska artiklar om den amerikanska sydstatsflottan under det amerikanska inbördeskriget och den brittiska stillahavsflottan under det andra världskrigets slutskede. De två historiska exemplen bär med sig en diskussion om att allt är relativt, oavsett om det handlar om att mäta sig med en motståndare eller att vara allierad med en starkare part.

Kontentan av den inledande teoretiska diskussionen är att det är svårt att gruppera världens sjöstridskrafter efter något slags schema, eftersom även en liten flotta kan lösa svåra arbetsuppgifter så länge den är väl skött. Med bra utrustning och bra bemanning kommer även en liten flotta långt, om den har rätt ledning och ges lämpliga uppgifter. Förmågan att lösa fyra olika typer av uppdrag i stegrande svårighetsgrad anses dock ändå vara ett fruktbart sätt att försöka definiera storleken av en flotta. De uppdrag som föreslås är symboliska, polisiära, kustförsvar och maktprojektion. Många olika faktorer påverkar var en given flotta hamnar på denna gradering, men de två mest betydelsefulla anses vara möjligheten att uppträda långt från hemmafärdvatten och förefintligheten av vapen som kan bekämpa mål i land. Genom att vara medlemmar i allianser eller delta i operationer tillsammans med andra länders stridskrafter kan en liten flotta rankas högre än vad den annars skulle göra, vilket gör graderingen ännu svårare. Möjligheten att utnyttja de övriga ländernas basområden, sjögående logistikfunktioner samt spanings- och verkanssystem är faktorer som höjer den lilla flottans förmåga att verka och därmed dess plats på skalan.

En liten flotta som har en särställning i *Small Navies* är den irländska. Från att 1970 ha haft en enda beväpnad officer ombord ett fiskeövervakningsfartyg som sin hela operationella styrka, räknar den irländska flottan idag åtta fartyg. De har främst uppgifter inom den irländska exklusiva ekonomiska zonen och har under de senaste åren deltagit i flera stora tillslag mot drogmuggling. Det samlade värdet av de två största drogbeslagen be-

räknas på gatan vara värt tio miljarder kronor. Dessutom är den irländska flottan en viktig partner för flera universitet och högskolor, vilket bl.a. lett till att dess örlogssjömän har bättre utbildningsnivå än sina kollegor i jämförbara flottor. Vissa institutioner och forskningsinstitut finns inne på örlogsbasen i Haulbowline utanför Cork. *Small Navies* menar att bidraget till gemensamma säkerheten, främst i form av drogtillslagen, samt partnerskapet med det civila utbildningsväsendet och den maritima forskningen gör att den irländska flottan förändrats från att vara en konsument av statliga medel till en värdeproducent för samhället i sin helhet. Att denna diskussion förs med hjälp Clausewitz klassiska treenighet är både elegant och originellt.

Small Navies tar främst upp fördelarna med den lilla flottan, vilket möjligen är förståeligt för argumentets skull, men det hade varit intressant med en belysning av de svårigheter som små flottor är utsatta för. Exempelvis sägs ingenting om att en flotta med liten numerär lever i en fåtalsproblematik redan i fredstid och heller ingenting om hur denna problematik kan tacklas. Dessutom verkar bokens redaktörer leva i den fromma förhoppningen att de små flottorna enbart ska kunna fortsätta lösa uppgifter långt ner på konfliktskalan, men läget kan förändras. Sjökrigföring innebär att sänka motståndarens fartyg. Då behövs kvantitet.

Intressant är däremot tesen att en liten flotta kan vara en värdeproducent till gagn för samhällets gemensamma väl även när landet är i fred. Deltagande i antidrogoperationer och utbildningssamarbeten är bara några fredstida verksamheter som sjöstridskrafter är väl ägnade att delta i. Att handelssjöfarten har säkra farleder, fria från pirater och minor, är ingenting annat än ren samhällsnytta. Väl drillade besättningar och väl utrustade örlogsfartyg bildar utmärkta sjöräddningsenheter. Övervakning av sjötrafiken minskar risken för smuggling och miljöförstöring. Undervattensbärningsresurser och dykerimedicinskt kunnande är värdefulla även utanför de militära användningsområdena. Skulle dessutom molnen mörkna vid horisonten är ett offensivare övningsmönster ett enkelt sätt att signalera till en presumtiv motståndare att garden är uppe. Samtidigt kan allierade stater försäkras om att ett land menar allvar med ingångna förbindelser. Att även en liten flotta kan skapa samhälleligt värde inses lätt. Problemet är nog snarare att för få är villiga att lyssna till dessa argument.

Chris Jephson and Henning Morgen, *Creating Global Opportunities – Maersk Line and Containerisation 1973-2013* (Cambridge: Cambridge University Press, 2014), 469 pp., hdb, ill.

Lars Jensen, *Culture shock in Maersk Line – From Entrepreneurs and Kings to Modern Efficiency* (Vespucci Maritime Publishing: XX, 2014) 254 pp., e-book.

Reviewed by Espen Ekberg

The growth in container shipping has been the most prominent development trend in the international maritime industry during the last thirty to forty years. Containerisation is widely held to be among the major driving forces of contemporary economic globalisation. The container, it has been argued, has greatly increased the efficiency of overseas transport of manufactured goods and hence facilitated the massive growth in international trade characteristic of the globalisation process.

Partly for this reason, the growth in container shipping has been the subject of quite a few historical and economic investigations. Already in 2002, the prominent maritime historian Frank Broeze published a large study on the *Containerisation of the Oceans*. In 2006 no less than three books were published on the history of containerisation, all to commemorate the 50-year anniversary of the launch in 1956 of the world's first seaborne container shipment. In addition, a fair number of scientific articles dealing with containerisation have been published in recent decades. Common to all of these studies are that they have primarily approached containerisation from an industry perspective, either by describing and analysing the overall growth of containerisation as a new mode of transport, or by estimating and discussing the effects of containerisation on the cost of ocean transport. What has been largely lacking in the literature, however, are more micro oriented studies focusing on how the process of

Espen Ekberg är forskare vid Senter for Næringslivshistorie, Handelshøyskolen BI, Oslo.

containerisation was perceived and handled by the shipping companies that actually drove this development forward.

The two books *Creating Global Opportunities*, by Chris Jephson and Henning Morgen, and *Culture Shock in Maersk Line*, by Lars Jensen, both, in different ways, address this shortcoming. The first book offers an inside-out view of how the overall challenge of containerisation was perceived and acted upon by the Danish shipping company Maersk Line. The second book deals with how the development of Maersk Line into the world's largest container carrier profoundly affected the organisational culture of the company.

Maersk Line is today the world's largest operator of container ships. The company traces its history back to 1904 when Peter Mærsk Møller and his son Arnold Peter (A.P) Møller established the steamship company Svendborg. By the 1960s the Maersk family controlled a large, diversified fleet of ships operating both in the liner and the tanker trades, as well as in various specialised trades such as oil products and offshore supply services. In 1973 the company decided to containerise its so-called Panama Line, a scheduled service from US east and west coast harbours to Asia. By the mid 1980s all the company's major lines had been containerised and Maersk had become the world's third largest operator of container ships. Another fifteen years later it had become the largest. Much of the growth was obtained through acquisitions, the most prominent being the acquisition of the US-based company Sea-Land in 1999, and P&O NedLloyd in 2005.

Jephson and Morgen trace this development in meticulous detail. The ambition is, as the authors argue, to "fill a gap in the market", since, according to them, "the role that containerisation has played is poorly researched and documented, and even less well understood." (p.4) Indeed, as already indicated, the process is not *that* badly researched, but the authors are right in that we lack an inside view of the process. And, an inside view is indeed what these authors offer. Over more than 400 pages the reader is fed with detailed accounts of internal strategy meetings, long resumes of numerous consultant reports, and of the unfolding of reorganisation processes and leadership changes. Uniquely in the case of Maersk, the authors have had access to a massive amount of internal archival material, which is used extensively to account for the processes taking place. More than 80

people have been interviewed. This is all well. For a business historian like myself, the book is a very valuable source for insight into the inner workings of one of the world's largest shipping companies.

With access to such a unique company archive I would have hoped, however, that the authors would have put more emphasis on relating their findings to a broader set of research questions. The detailed description of the growth in Maersk's container business is impressive in scope and depth, but it fails to convincingly answer the most pressing question of them all, namely: Why Maersk? Why did this medium sized Danish shipping company become the world's largest container carrier? What were the company's major competitive advantages? What specific capabilities did the company have that others lacked? In the mid-1970s, several Scandinavian companies were operating in the liner market and all of them were contemplating, and to some extent also pursuing, a strategy of containerisation. But apart from Maersk Line, all of them eventually exited the container market. A less inward looking approach than the one offered by Jephson and Morgen, comparing the strategies and capabilities of Maersk with that of fellow Scandinavian companies, would have helped us better understand why Maersk succeeded while the others failed.

From what we read it seems clear that Maersk Line must have had substantial financial capabilities. Container shipping was and is a capital-intensive business. It required – and still requires – massive investment in ships, in containers and in land-based facilities. When Maersk decided to containerise their Panama Line in 1973 they contracted for no less than nine cellular containerships. By comparison the Scandinavian Scanservice pool, consisting in 1970 of three companies, started off with a fleet of four ships. Sadly, we learn little about where Maersk obtained the funds necessary to finance its substantial newbuilding program. Neither have the authors much to say about how Maersk in the following decades managed to further expand its fleet as fast as they did, to establish large, separate container terminals more or less across the entire world and finance the acquisitions of a number of shipping companies, including their two largest competitors.

The overall aim of the book is, according to the authors, to provide a clear view of “the role of [...] low-cost, reliable container shipping in [...]”

supporting and facilitating the development of globalisation.” (p.5) This is an important question, but it is not really investigated. Rather, the importance of containerisation in globalisation is stated as a premise. There are thus very few attempts to link the operations of Maersk to existing analysis of containerisation and its role in the growth of the global economy. The American economist David Hummels has argued for example, and many prominent economic historians have supported him, that the role of containerisation in the second half of the twentieth century has been overestimated, since the real cost of container transport fell much less than many tend to assume. While this is a problematic argument for several reasons, Jephson and Morgen never explicitly deal with it. Considering the impressive amount of sources and unique insight into the industry the authors have, this is a missed opportunity to show how business historical research may contribute to larger debates within the field of economic history.

A somewhat similar objection can be made when it comes to Lars Jensen’s study of the “culture shock” in Maersk. Again, this is a study impressive in its detailed knowledge of Maersk Line. Jensen has interviewed more than 100 former and current employees. Still, he shows little interest in using these unique sources to ask more general questions or contribute to more general debates in the field of organisational culture or other relevant topics. Jensen is not interested in containerisation per se. His prime concern is the fundamental cultural transformation that according to him occurred within Maersk Line, following the acquisition of SeaLand in 1999 and the subsequent strategic development of the company. It is thus an analysis of the internal cultural consequences of the commercial development so meticulously described by Jephson and Morgen. The commercial development of Maersk Line from the late 1990s onwards implied, according to Larsen, that “the old culture [...] disappeared and [...] [was] replaced by something completely different.” (p. 10) This development in turn fundamentally reshaped the inner workings of the entire company: “The only similarity between Maersk Line in 2014 and Maersk Line 10 years ago is the fact that they ship containers and are headquartered on Esplanaden. Apart from this, everything is different”, Jensen writes. (p. 12) Moreover, according to him, the internal cultural transformation had the

consequence that “thousands of Maersk people” left the company. This last statement should have been better documented. We are never really convinced that the many people leaving Maersk during this period did it because the culture changed.

The more fundamental issue, however, is that I would have liked the author to state more clearly the major message or objective of the book. The study is surely an interesting description of how a major cultural shift within a large organisation like Maersk Line may unfold, but with his unique source material and knowledge of the company I would have hoped for more. The book really does not ask any questions. It describes the cultural shift that has been going on in Maersk Line, and it describes it very well, but the actual purpose of making such a description is not elaborated. The author explicitly states that he does not want to contribute to an academic discussion about organisational culture. Neither does he criticise the present culture in Maersk Line or argue that the cultural shift that occurred was wrong or misguided in any way.

Creating Global Opportunities and *Culture shock in Maersk Line* are both very welcome contributions to the still limited number of studies on contemporary shipping companies and on recent development trends in international shipping. The books will surely appeal to readers interested in the development of the shipping industry in general, and the growth and transformation of Maersk Line in particular. With their focus on providing detailed descriptions of the commercial development and corporate culture of Maersk Line both books adds much new insight into the specific history of this important company. Perhaps most importantly, however, they provide other researchers with a new and unique source material, from which they can derive and investigate other kinds of research questions. While I would have hoped the authors themselves had taken the opportunity to widen the scope of their analyses and use their unique data to ask more general questions, this opportunity has now become more readily available for others than ever before.

Ingvar Körberg, *Ett Redarliv: Ronald Bergmans verksamhet i shipping under 50 år* (Stockholm: Ekerlids Förlag, 2013). 214 s, inb, ill.

Anmäld av Peter Birch

Redarprofilen Ronald Bergman förknippas oftast med klassiska Nordström & Thulin (N&T), och huvudsyftet med boken *Ett redarliv* är att framställa Bergmans 50 år inom shipping. Ingvar Körberg, som har författat boken, kryddar biografien både med spännande anekdoter från bl.a. Saudiarabien, Indonesien, Kina och Sovjetunionen och med historiska utblickar, som ger boken ett mer allmängiltigt värde utöver framställningen av just Bergmans liv. Biografien inleds med en beskrivning av Bergmans barndom och ungdomsår. Bergman (född 1931) kom från en respekterad Östermalmsfamilj med usla ekonomiska förutsättningar, en bakgrund som, enligt Körberg, gav Ronald en kunskap om hur man för sig bland folk samt en ständig vilja att skapa förutsättningar för en stabil och sund ekonomi. Struliga ungdomsår och oengagerade studier ledde trots allt till en ytterst lyckad anställning i London som skeppsmäklare. Efter några år i London återvände Bergman till Stockholm och började på N&T år 1954. N&T hade redan då över 100 år på nacken och var ett lågmäلت familjeföretag med diverse shippingverksamhet. Rederiengagemang ingick men det var torrlastmäkleri som var mest tongivande. Det gick bra för Bergman på N&T och 1972 kunde han och två andra i ledningen köpa ut familjen Thulin och ta över firman med stöd av Östgötabanken.

En shippingmäklare behöver ett stort kontaktnät och gedigen marknadskunskap, liksom inom annan affärsverksamhet. Ronald Bergman påstår i boken att alla mäklare vill bli redare, och så även Bergman. Efter Bergmans övertagande av N&T höll sig rederiverksamheten på en blygsam nivå i flera år, med så lite som ett fartyg under en period, men expanderade kraftigt under 80-talet. Bergman sysslade då i ökande grad med *asset play*, dvs. att köpa fartyg billigt i lågkonjunktur för att sedan sälja eller lönsamt befrakta fartygen i bättre tider. Enligt Bergman är kontaktnä-

Peter Birch (MA) forskar om sjöfart på Uppsala universitet, Institutionen för Teknikvetenskaper.

tet en nyckel till att kunna hitta rätt köpobjekt. Och möjligheten att kunna köpa i lågkonjunktur är också kopplat till god likviditet. Ronald Bergmans betraktelser kring affärsfilosofi är ett huvudtema i boken.

Ett kapitel handlar om N&T och färjetrafiken, och inleds med några anekdoter från rederiets tidigare sejour i branschen på 1890-talet då Stockholm-Visby-Stettin trafikerades. År 1988 tog N&T över Gotlandstrafiken och ett par år senare hade de också lyckats sy ihop ett samarbetsavtal med Estlands transportministerium och startat EstLine. Berättelsen om hur dessa färjelinjer kom att bli till är intressanta och i synnerhet den inblick läsaren får av Estland precis innan frigörelsen. Allt detta överskuggas dock av förlisningen av Estonia 1994. Katastrofens händelseförlopp, orsaker och konsekvenser skildras på ett kortfattat men tillfredställande sätt av Ingvar Körberg. En konsekvens var ju att rederiet och Ronald Bergman, men även Estland som sjöfartsnation, blev hårt kritiserade. Kritiken diskuteras och besvaras i viss mån. Den som söker sensationella nyheter eller en djupgående analys om Estonia kommer dock att bli besviken. Men Bergmans perspektiv på katastrofen är ett välkommet bidrag till historieskrivningen.

Nordström & Thulin expanderade under Bergmans ledning och han blev också med tiden ensam innehavare av alla röststarka A-aktier. Fokus skiftades i allt högre grad till tankmarknaden. 1990-talet präglades av affärer med bl.a. Jahre och sedan Argonaut som innebar att N&T blev ett stort tankrederi. Helmut Sohmen med World-Wide Shipping kom in i ägarbilden för att sedan köpa ut Bergman och ta kontroll över rederiet. Några år senare lade Sohmen bud på hela bolaget och årtusendet inleds med att N&T försvann från Sverige, något Bergman beklagar. Så var det inte meningen att det skulle bli. *Ett redarliv* är Bergmans eget perspektiv på sitt liv och därför inte en kritisk biografi där olika perspektiv vägs och kontrasteras mot varandra. Det finns såklart alternativa förklaringar och synpunkter på en del av händelseförloppen. Det finns autobiografiska inslag, vilket ger mer insikter om Bergman som person i förhållande till hans liv som shippingman. Detta är en intressant bok för de med intresse för svensk shipping under andra halvan av 1900-talet.

Bruce Peter, *Knud E. Hansen A/S - 75 Years of Ship Design* (Isle of Man: Ferry Publications, 2012. Publicerad som e-bok 2013). 266 s., inb., ill.

Anmäld av Thomas Taro Lennerfors

Knud E. Hansen, en skeppsteknikbyrå eller på engelska "naval architect", grundades 1937 av den 37-årige Knud E. Hansen som efter att ha arbetat vid olika varv, på ritkontoret vid Burmeister and Wain och på Københavns Flydedok och Skibsverft, bestämde sig för att starta eget. Sedan starten fram till idag har företaget Knud E. Hansen bistått rederier med såväl design och konstruktion av nybyggnationer som ombyggnationer av fartyg. Till 75-årsjubileet skrev forskaren Bruce Peter en bok till företagets ära, en bok som sedan december 2013 kan läsas gratis online: <http://www.knudehansen.com/about-us/history/75-years-of-ship-design-the-book/>)

Även om Knud E. Hansen har designat oljetankers, torrlastfartyg, containerfartyg, offshorefartyg, och borrhartyg, är företaget sedan 1950-talet absolut mest känt för sin kompetens inom design av stora färjor. I boken får läsaren en djup insikt i hur denna kompetens har byggts upp. I likhet med hur pass global sjöfartsnäringen är har Knud E. Hansen genom historien haft en global kundbas. Det mest iögonfallande av de utländska kundkontrakten kan ha varit att Knud E. Hansen fick i uppdrag att designa 157 fartyg för den irakiska staten under 1960- och 1970-talen. För mig är det dock mest spännande att läsa historien om Knud E. Hansen ur ett svenskt perspektiv. En viktig del av Knud E. Hansens kundbas har nämligen varit svensk. Företaget har designat fartyg till Stockholms Rederi AB Svea, Öresundsbolagets linje Malmö-Köpenhamn, Stena, de samseglande rederierna, Siljarederiet, Rederi AB Gotland, och Lion Ferry. Dessutom ägdes Knud E. Hansen av de svenska företagen Pelmatic (andra halvan av 1990-talet) och Semcon (början av 2000-talet), för att nu ägas av den danska gruppen Mogens Larsen.

Thomas Taro Lennerfors är docent och arbetar som universitetslektor vid Institutionen för teknikvetenskap, Uppsala universitet. Han är även biträdande redaktör för *Forum navale*.

Boken torde främst intressera s.k. båtologer, då den är rikt illustrerad samt innehåller detaljerade tekniska beskrivningar av de designade fartygen, såsom skrovform, linjer, hastighet, lasthantering, design av inredning, osv. Personligen kände jag att beskrivningarna nästan var för detaljerade, men samtidigt fascinerades jag av hur man kan förstå teknologiska trendskiften inlätade i den detaljerade beskrivningen av alla nya fartyg. Insprängt bland dessa fartygsbeskrivningar finns då och då citat från involverade personer som minns hur de tänkte när de designade ett visst fartyg, eller betraktelser hur samspelet mellan rederi och Knud E. Hansen såg ut. Dessa citat är uppfriskande i förhållande till fartygsbeskrivningarna. I boken får läsaren också en inblick i hur verksamheten har organiserats genom historien, och hur olika starka personligheter satte sin prägel på verksamheten framför allt efter att Knud E. Hansen drunknade när han föll från sin privata yacht i en hård storm år 1960. Dock ligger tyngdpunkten hela tiden i fartygen.

Precis som med andra böcker som Bruce Peter har författat (jag tänker bl.a. på boken om Stena Line som skrevs 2012) är de fantastiska fotografierna mycket centrala i boken, kanske mer centrala än texten. Man ska nog främst se även boken om Knud E. Hansen som en bok där bilderna ska komma i första rummet och där läsaren rekommenderas att då och då läsa en beskrivning av något som man är särdeles intresserad av.

Nils Kolle (ed.), *Norges fiskeri- og kysthistorie, Bind III: En næring i omforming, 1880-1970* (Bergen: Fagboksforlaget, 2014). 669 pp., hardback, ill.

Reviewed by René Taudal Poulsen

Historically, Norway has been among the most fisheries dependent countries in the world, and fisheries have greatly influenced Norwegian coastal settlement patterns and more broadly the economic, social and cultural

René Taudal Poulsen is Associate Professor at the Copenhagen Business School.

development of Norway. Therefore, the developments of Norwegian fisheries and coastal settlements have deserved a comprehensive historical analysis for a long time. With the appearance of the five volumes of *Norges fiskeri- og kysthistorie* such a work has finally come into existence. The five volumes are the results of a major Norwegian research project with numerous contributors from research institutions and universities all over the country. Volume one, two and three cover the periods before 1720, 1720-1880 and 1880-1970, respectively. The fourth volume brings the development up to 2014 and the fifth volume focus specifically on aquaculture, which has grown into a substantial business in Norway in recent decades. This book-review focuses only on volume three and the period 1880-1970. Each of the other volumes of the work deserves a review of their own. Many of the topics and research questions covered in volume three, however, are also discussed in the other four volumes, some of which will be mentioned here. Volume three is written by Bjørn-Petter Finstad, Edgar Hovland, Dag Hunstad, Anders Haaland, Karl Egil Johansen, Nils Kolle and Årstein Svihus and edited by Nils Kolle.

Volume three takes its starting point in 1880 when fisheries were coastally based and wind and manpower were the only means of propulsion available to Norwegian fishermen. At that time Norwegian fishermen depended on the appearance of fish stocks in coastal waters, mainly cod and herring, but also other species. Seasonal fisheries attracted thousands of men, who usually combined their maritime occupations with onshore work in agriculture. Catches were sold and consumed both nationally and in other European countries, but generally Norwegian penetration of international fish markets was hampered by long geographical distances and international competition. In comparison to other fishing nations, most notably Great Britain, Norwegian fisheries appeared stagnant and in many respects technologically obsolete in 1880. However, a period of modernisation started around this time, propelling Norwegian fisheries on a course of long-term expansion. Therefore 1880 is a natural starting point for the volume.

The authors of volume three discuss the drivers of and barriers for technological changes and modernizations of the fisheries. Some of the main technological changes in the catching sector included the diffusion of the

internal combustion engine, the advent of steam trawlers, new types of fishing gear and materials, fish finding equipment and onboard processing and freezing facilities. The authors assess the background for and significance of each of these.

The changing role of the Norwegian government in relation to fisheries is thoroughly discussed, both with regard to government intervention in fish markets and in regulating fishing rights. The international battle for fishing rights and access to fish resources after 1945 remains a classical issue in international fisheries history, and for Norwegian fisheries this was also a key issue. What had been a common resource increasingly became the source of international conflict, and a veritable "scramble for the ocean" took place. Volume three covers Norway's position in the international negotiations on territorial waters and the international conflicts over fishing rights.

The roles of fisheries scientists in the modernisation and expansion of Norwegian fisheries are also discussed. In the nineteenth and early twentieth centuries, biologists helped the fishing industry identify new fish stocks and new fishing grounds, and thus contributed to the expansion of the industry. However, the scientists' roles gradually changed, as expanding fisheries' pressures on fish stocks increased. Gradually fisheries scientists became much more concerned with stock conservation than industry modernization.

The book ends in 1970, when high sea fisheries had developed into an integrated and dominant part of the Norwegian fishing industry. Trawlers and other new vessel types with great fishing power travelled to distant fishing grounds and put great pressure on the fish stocks. Diffusion of new processing technologies also contributed to this development as did the expansion of the global fish market. In 1970, the Atlanto-Scandian herring stock, which historically was a major income for Norwegian fishermen, was on the brink of collapse, a fact that caused legislators to impose new and stricter regulation on fisheries in terms of fishing quotas, etc.

The economic and regional significance of Norwegian fisheries is discussed in several chapters and the profitability of fisheries at various times is also assessed. In evaluating the significance of the fisheries to the Norwegian economy and the different regions of Norway, the developments of

onshore maritime occupations such as shipbuilding, suppliers and fish processing industries are also analyzed. Traditionally, these aspects have been neglected in existing research, so the broad perspective on onshore activities is an important one for the full understanding of fishing's national and regional importance.

From 1880 to 1970, the nature of the workforce changed fundamentally. Professional, full-time fishermen gradually replaced the old type of fishermen, who combined seasonal work at sea with seasonal work ashore. At the same time the total number of fishermen declined, contributing to a decline in some fishing communities as well as social and cultural changes in all coastal communities. From 1970 the emerging offshore oil and gas industry, coastal tourism and onshore industries provided alternative occupations for many people, and aquaculture emerged as a substantial business of its own. Therefore the year 1970 serves as a natural ending point for the volume.

Volume three makes an important contribution in synthesizing a vast stream of literature on the development of Norwegian fisheries and coastal communities in the nineteenth and twentieth centuries. Up until now, Trygve Solhaug's 1976 monograph on the development of Norwegian fisheries 1815-70 was the main work on Norwegian fisheries history in this period, and the period after 1880 has not been covered comprehensively in one volume before. Volume three and the other four volumes thus fill a large gap in the maritime history literature. Overall, the volume has a very analytical approach, raising clear and important research questions in each chapter, for example: How did modernisations of the fishing fleet come about and how were they financed? Why did some coastal communities succeed in adapting to structural changes in fish markets, fishing technologies and fisheries policies, when other communities failed to do so? What role did Norwegian fishermen and policy makers play in the international competition for common fish resources? How did living conditions in coastal communities evolve? The analytical approach is clearly one of the main strengths of the work. The authors succeed in critically assessing existing literature in the field, and in this way the volume addresses some classical research discussions both within Norwegian and international maritime historiography.

The five volumes will clearly attract a broad Norwegian audience, from maritime, regional and economic history as well as political, social and cultural history. Moreover, regional and environmental economists, ethnographers as well as political scientists are also potential readers, who could benefit from the study of the long-term development trends in Norwegian coastal communities. For a Swedish historical audience the five books are also relevant reads. Though Sweden was never as dependent on the sea as Norway, Sweden has a long coastline with numerous maritime communities, which have been partly exposed to the same challenges and changes as Norwegian coastal communities. For this reason many of the research questions addressed in the Norwegian context will also be relevant to discuss for a Swedish audience and should serve as an inspiration for similar studies in a Swedish context. Not only are the five volumes of *Norges fiskeri- og kysthistorie* physically heavy, weighing over 11 kilograms in total. They also have an academic weight, which will make them long-lasting.

Stefan F. Lindberg m.fl., *Sjömän II* (Göteborg: Breakwater Publishing, 2013). Fotobok med bilder av Lindberg samt texter av Ove Allansson, Lennart Johnsson och Anders Lindström. 242 s., inb, ill.

Anmäld av Torbjörn Dalnäs

År 1984 gav författaren och f.d. sjömannen Ove Allansson och fotografen Stefan F. Lindberg ut den på sin tid mycket uppmärksammade boken *Sjömän*. Tre decennier senare ger duon ut en uppföljning, *Sjömän II*. Denna gång medverkar även Lennart Johnsson, mångårig redaktör för tidskriften *Sjömannen*, samt Anders Lindström, f.d. skeppskock, ordförande i Svenska Sjöfolksförbundet och generaldirektör i Sjöfartsverket. I likhet med föregångaren är *Sjömän II* en hyllning till sjömanskåren. Här speglas sjömanskap, yrkesstolthet och hårt arbete. Under tre år har Lindberg dokumenterat livet ombord i ett tjugotal svenska och svenskanknutna fartyg av skilda

Torbjörn Dalnäs har en bakgrund i handelsflottan, gjorde värnplikten som telegrafist i örlogsflottan och var redaktör för sjömanstidskriften *Utkik* 1980-2010.

typer och på olika trader. 130 färgbilder från 16 av fartygen finns med i boken.

Mycket vatten har forsat fram under våra broar sedan *Sjömän (I)* kom ut. Under periodens senare del har den svenskflaggade handelsflottan decimerats kraftigt. Så även sjömanskåren. Bland de sjömän som finns kvar återfinns många filippinare, som är anställda på för rederierna förmånligare villkor än de svenska avtalen. Även filippinarna får sitt berättigade utrymme i boken, inte enbart i arbete utan även i hytten och under karaoke-sångens glädjefyllda gemenskap. Men det sociala liv som ännu fanns kvar ombord 1984 har i stor utsträckning ersatts av den egna hyttens ensamhet framför datorn, TV-skärmen eller någon av Sjömansbibliotekets böcker.

Under sin fotosafari på världshaven och mera närliggande vatten har Lindberg även antecknat flitigt. Här citerar han en filippinsk andrestyrman: "På mina fjorton år till sjöss har jag varit hemma i fyra år. Det är en stor sorg för mig att vara borta från familjen... men jag vet i alla fall att mina barn får en bra utbildning. Det tänker jag på när jag är ledsen." En svensk befälhavare funderar sålunda: "Varför stannar man till sjöss? Det som håller en kvar är nog främst arbetskamraterna och arbetsuppgifterna. Men de flesta av oss har också hemlängtan – efter barn, fruar, flickvänner, vänner. Så är det bara, det ingår i arbetet."

Till Ove Allanssons textbidrag i boken hör den finstämda dikten *Havet*. Ett citat ur den:

*Havet som ingång till livslång vänskap
mellan skeppskamrater
Underskatta dem inte: oceanarbetarna
havsfilosoferna
de vars lärosalar är de hårdhänta
Sju havens universitet*

Boken avrundas med en pedagogisk genomgång, med Anders Lindström som författare, av sjöfartens utveckling under tidsrymden mellan *Sjömän* och *Sjömän II*. För det är Lindström väl skickad, som den centrale sjöfartsgestalt han var i sina olika befattningar vid just denna dramatiska tid. Allra

sist återges Ove Allanssons novell *Ombord*, som förmedlar några ögonblicksbilder från sjölivets verklighet. Lindbergs fotografier är bedövande vackra och stundom rentav poetiska. De gör *Sjömän II* till ett bokstavligt praktverk. Men boken manar även till eftertanke. Bilderna visar hur dagens sjömansliv ser ut, fjärran från den romantik som kringgärdade yrket för bara någon mansålder sedan. Under året har Breakwater Publishing även givit ut en engelskspråkig upplaga, under titeln *Seafarers* och med delvis avvikande textinnehåll.

Lars Tobisson, *Ett skepparhus i skärgården* (Göteborg: Tre Böcker, 2014). 152 s, inb, ill.

Anmäld av Bo G. Hall

Lars Tobisson – en välbekant gestalt ur det tidigare ledargarnityret inom Moderata Samlingspartiet – har nyligen utkommit med denna spännande och lättlästa bok, som dessutom är mycket behändig i formatet. Innehållet ligger denna gång mycket långt från den politiska vädjobanan. I stället har författaren sökt sig till en miljö i den bohuslänska skärgården som uppenbarligen utgör ett mycket viktigt inslag i hans egen familjs tidigare historia. Skildringen avser Fläskö i Fjällbacka skärgård, rakt innanför de från våra meteorologers rapporter i radio så välkända Väderöarna, landets västligaste utpost.

Syftet har varit att på olika sätt och med hjälp av ett par tidigare släktled belysa den speciella skärgårdskultur som utvecklades under den halvtannat sekel långa period då en permanent bosättning fanns på ön. Berättelsen handlar framför allt om det alltjämt bestående Skepparhuset på en udde vid sundet mot Dyngö. En för skildringen helt central gestalt är vidare skepparhustrun Carolina Fredrika Olsdotter (1843-1924) – oftast kallad "Fiken" – den sista fastboende på ön och efter sin död begravd på kyrkogården i Fjällbacka. Som framgår av boken är hon Tobissons farmors mor.

Som källor har han för äldre tid fram till 1880-talet – förutom de skrifter som uppräknas i en separat förteckning över litteratur om Bohuslän – i första hand använt sig av olika offentliga arkiv. En allvarlig begränsning

har då legat i att församlingsböckerna i Kville förstördes i en brand i prästgården år 1904. För tiden därefter har han kunnat utnyttja en omfattande brevsamling i familjearkivet, där just Carolina är en given huvudperson. På så vis har – med hjälp av en generös mängd citat – de lokala aktörerna själva fått komma till tals, både i tankar och stämningsslägen.

Resultatet har blivit en på flera sätt intressant kulturhistoria med många nedslag i det hårda liv som karaktäriserade de boende på Fläskö i gångna tider. Alltså när vattenvägarna var det lättaste alternativet för alla transporter och man tog sig fram med hjälp av segel eller åror. En start sker redan i samband med de ofta omtalade stora fiskeåren på 1700-talet då sillen gick till i mängder och medförde ett oväntat välstånd på många håll utmed Bohusläns kust. Men också svåra olyckor ingår i den fortsatta bilden, som när lotsar omkom i samband med ansträngningar att undsätta haverister eller då egna skeppare mycket oväntat avled i fjärran länder. Just i det sammanhanget får vi följa barken *Carl Fredrik* på resor ute i världen. Inte minst fördystras bilden fortlöpande av all sorg som förorsakades av den återkommande höga barnadödligheten. Man anar vilken klar betydelse den innerliga kristna tron måste ha haft i dessa svåra stunder. Men förvisso innehöll dåtidens tillvaro även åtskilliga glädjeämnen. Det framgår av det mänskliga lapptäcke som boken visar upp.

Förresten kanske någon undrar över namnet Fläskö som sannerligen inte låter särdeles idylliskt eller ens västkustskt. Förledet har dock inget med fyrbenta kultingar eller fett att göra utan går tillbaka till ett fornvästnordiskt ord "fles" som betyder skär, klippa eller sten. I vattenspegeln alldeles utanför Skepparhuset ligger dessutom ett litet skär som kallas Fläsket och länge var ett farligt grund. Den intill liggande Dyngöns namn går i sin tur tillbaka på ett ord, "dyng", vars innebörd i Norge är hög klippa eller ö och inte har något att göra med lantbruk eller gödsel.

Sammantaget vill jag gärna rekommendera Tobisson's bok som förmedlar många fina inblickar i en mycket grå och strävsam vardag, så påtagligt skild från vår egen. Skildringen av åren kring sekelskiftet 1900 kompletteras dessutom på ett värdefullt sätt genom ett antal samtida fotografier. Många har tagits av författarens farmor Fredrika (Olga) Tobisson, som tidigt hade en egen fotoateljé inne i Fjällbacka.